(ജി-ഐ) വിവരം ശേഖരിച്ചു നൽകുന്നതാണ്.

തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിന്റെ ട്രാഫിക്/ഗതാഗത പ്രശ്നം എന്നിവയെപ്പറ്റിയുള്ള പഠനം

88(1912)ശ്രീ. ജോണി നെല്ലൂർ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വനവും ഗതാഗതവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിന്റെ ട്രാഫിക്, ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ച് സമഗ്രമായി പഠിക്കുന്നതിനായി സി.ടി.ടി.എസ്. ഏത് ഏജൻസിയെയാണ് ചുമതലപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നത്; ഈ പഠനത്തിന് കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ അംഗീകാരം ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ; പഠനത്തിന് ചെലവാകുന്ന തുക എത്രയാണ്;

(ബി) പ്രസ്തുത പഠനത്തിന് കേന്ദ്ര സഹായം ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടോ; എങ്കിൽ എത്ര ശതമാനം കേന്ദ്ര സഹായം ലഭിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(സി) കേന്ദ്രസഹായം ലഭിക്കുന്നതിനായി പഠന ഏജൻസിയെ തെരഞ്ഞെടുക്കുമ്പോൾ പാലിക്കേണ്ട നിബന്ധനകൾ സംബന്ധിച്ച് കേന്ദ്ര സർക്കാർ എന്തെങ്കിലും മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശം പുറപ്പെടുവിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ എന്തെല്ലാമാണ് പ്രസ്തുത നിബന്ധനകൾ;

(ഡി) ഈ ഏജൻസിയെ ഇതിനു മുമ്പ് സംസ്ഥാനത്ത് ഏതെങ്കിലും പഠനത്തിനായി നിയോഗിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ എന്തിനെക്കുറിച്ചുള്ള പഠനത്തിനായിട്ടാണ് നിയോഗിച്ചിരുന്നത്; പ്രസ്തുത പഠനം സ്പോൺസർ ചെയ്തിരുന്നത് ഏത് സ്ഥാപനമാണ്; ആ സ്ഥാപനത്തിന്റെ അന്നത്തെ ചെയർമാൻ ആരായിരുന്നെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ;

(ഇ) ഇപ്പോൾ നടത്തുന്ന പഠനവും മുമ്പ് നടത്തിയ പഠനവും ഒന്നാണോ; ഇവ തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം വിശദീകരിക്കുമോ; രണ്ട് പഠനങ്ങളുടെയും ടേംസ് ഓഫ് റഫറൻസ് പറഞ്ഞിരിക്കുന്നത് എന്തെല്ലാമാണ്;

(എഫ്) പഠനം സംബന്ധിച്ച് 12.4.99-ൽ വിളിച്ചുകൂട്ടിയ യോഗത്തിൽ ടെക്നോ എക്കണോമിക് ബിൽഡിംഗ് നടത്തുവാൻ തീരുമാനം എടുത്തിട്ടുണ്ടോ; പ്രസ്തുത യോഗത്തിൽ ആരെല്ലാം സംബന്ധിച്ചു എന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ജി) പ്രീ-ബിഡ് കേൺഫറൻസിൽ നേരത്തേ നടത്തിയിട്ടുള്ള പഠന റിപ്പോർട്ട്സ് ഹാജരാക്കിയിരുന്നോ;

(എച്ച്) പഠനം സംബന്ധിച്ച് രൂപീകരിച്ച ടെക്നിക്കൽ കമ്മിറ്റിയിൽ അംഗങ്ങൾ ആരെല്ലാമാണ്; ടെക്നിക്കൽ കമ്മിറ്റിയിലെ അംഗങ്ങളെ ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ അനുമതിയോടുകൂടിയാണോ നിയമിച്ചത്; കമ്മിറ്റിയുടെ മൂല്യനിർണ്ണയം എന്തായിരുന്നു; അത് ഏകകണ്ഠമായിരുന്നോ;

(ഐ) പ്രസ്തുത പഠനം സംബന്ധിച്ച് രൂപീകരിച്ച ബിഡ് ഇവാലുവേഷൻ കമ്മിറ്റിയിൽ ആരെല്ലാം അംഗമായിരുന്നു; ഇവരുടെ നിയമനത്തിന് ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ അംഗീകാരം ഉണ്ടായിരുന്നുവോ; കമ്മിറ്റിയുടെ ശുപാർശകൾ എന്തായിരുന്നു; ശുപാർശ അംഗീകരിക്കുന്നത് സംബന്ധിച്ച് ഏതെങ്കിലും തലത്തിൽ വിയോജിപ്പ് ആരെങ്കിലും പ്രകടിപ്പിച്ചിരുന്നുവോ; എങ്കിൽ ആരാണ് വിയോജിപ്പ് പ്രകടിപ്പിച്ചത്;

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(ജെ) പ്രസ്തുത പഠനങ്ങളുടെ 60% ചെലവ് തദ്ദേശ ഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളിൽനിന്നും പിരിക്കുന്നതിന് സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ഇത് സംബന്ധിച്ച് എന്തെങ്കിലും യോഗം സർക്കാർ വിളിച്ചുകൂട്ടിയിട്ടുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ യോഗത്തിൽ ആരെല്ലാമാണ് പങ്കെടുത്തത്;

(കെ) കൊച്ചി നഗരത്തിലെ ഗതാഗത പ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ച് പഠനം നടത്തുവാൻ ഏതെങ്കിലും ഏജൻസിയെ നിയോഗിച്ചിട്ടുണ്ടോ; ഇതിന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ അംഗീകാരം ലഭിച്ചതെന്നാണ്; പഠനത്തിന്റെ മൊത്തം ചെലവ് എത്ര രൂപയാണ്; കോമ്പറ്റീറ്റീവ് ടെക്നോ എക്കണോമിക് ബിഡ്ഡിംഗിലൂടെയാണോ ഏജൻസിയെ തെരഞ്ഞെടുത്തത്;

(എൽ) ഇതിനായി കേന്ദ്ര സർക്കാർ എത്ര ശതമാനം സാമ്പത്തിക സഹായം നൽകിയിട്ടുണ്ട്; കേന്ദ്ര സർക്കാർ എന്തെങ്കിലും നിബന്ധനകൾ മുന്നോട്ടുവച്ചിട്ടുണ്ടോ; ഉണ്ടെങ്കിൽ എന്തെല്ലാമാണെന്ന് വിശദീകരിക്കുമോ;

(എം) കൊച്ചിയിലെ പഠനം സംബന്ധിച്ച് നിർദ്ദേശം എന്നുമുതൽ സർക്കാരിന്റെ പരിഗണനയിലാണ്; കൊച്ചിയിലെ പഠനം ഇപ്പോൾ ഏതു ഘട്ടത്തിലാണ്?

ഉത്തരം

(എ) ഡൽഹി ആസ്ഥാനമായി പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഡി.ഇ.എസ്. ഇന്ത്യാ ലി. എന്ന സ്ഥാപനത്തിനെയാണ് പഠനച്ചുമതല ഏൽപ്പിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഈ പഠനത്തിന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ അംഗീകാരം ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. മൊത്തം പഠനച്ചെലവ് 32 ലക്ഷം രൂപയാണ്.

(ബി) ഉണ്ട്. മൊത്തം പഠനച്ചെലവിന്റെ 40% കേന്ദ്ര വിഹിതമായി നൽകാമെന്ന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ സമ്മതിച്ചിട്ടുണ്ട്. മൊബിലൈസേഷൻ അഡ്വാൻസായി കൺസൾട്ടന്റിന് നൽകിയ 7.6 ലക്ഷം രൂപയുടെ 40% ആയ 3.4 ലക്ഷം രൂപ കേന്ദ്ര വിഹിതമായി ലഭിച്ചുകഴിഞ്ഞു.

(സി) ഉണ്ട്. പ്രധാനമായും 3 നിബന്ധനകളാണ് അറിയിച്ചിട്ടുള്ളത്. അത് ചുവടെ ചേർക്കും പ്രകാരമാണ്.

1. ഏജൻസിയെ ടെക്നോ എക്കണോമിക് കോംബറ്റീറ്റീവ് ബിഡിംഗ് മുഖേന തെരഞ്ഞെടുക്കണം.

2. ടേംസ് ഓഫ് റഫറൻസ് കേന്ദ്ര സർക്കാരുമായി ആലോചിച്ച് തീരുമാനിക്കണം.

3. സാമ്പത്തിക മത്സരത്തിൽ അവസാനതീരുമാനമെടുക്കുമ്പോൾ കേന്ദ്ര സർക്കാരിന്റെ മുൻകൂർ അംഗീകാരം ഉണ്ടാകണം.

(ഡി) ഉണ്ട്. തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിലെ ട്രാൻസ്പോർട്ട് പ്ലാനിംഗിന് ആവശ്യമായ വിവരങ്ങൾ നൽകുന്നതിനായി "ബേസ് ലൈൻ ട്രാഫിക് ആന്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ടേഷൻ സ്റ്റഡി-1991" അർബൻ ഡവലപ്മെന്റ് പ്രോജക്ടിന്റെ കീഴിൽ മേൽപ്പറഞ്ഞ സ്ഥാപനത്തെ ഏൽപ്പിക്കുകയുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അന്നത്തെ അർബൻ ഡവലപ്മെന്റ് പ്രോജക്ടിന്റെ ഡയറക്ടർ എൽ. രാധാകൃഷ്ണൻ, ഐ.എ.എസ്. ആയിരുന്നുവെന്നാണറിയുന്നത്.

(ഇ) ഇപ്പോൾ നടത്തുന്ന പഠനവും മുമ്പ് നടത്തിയ പഠനവും തമ്മിലുള്ള വ്യത്യാസം പരിശോധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(എഫ്)ഉണ്ട്. യോഗത്തിൽ പങ്കെടുത്തവരുടെ വിശദവിവരം അനുബന്ധം ആയി ചേർത്തിട്ടുണ്ട്.†

(ജി) ഹാജരായിരുന്നു.

(എച്ച്) ഗതാഗത വകുപ്പുമന്ത്രിയുടെ അനുമതിയോടെ രൂപീകരിച്ച ടെക്നിക്കൽ കമ്മിറ്റിയിൽ താഴെ പറയുന്നവർ അംഗങ്ങളായിരുന്നു.

1. ശ്രീ. കസ്തൂരി രംഗൻ, ചീഫ് ഠൗൺ പ്ലാനർ.

2. ശ്രീ. എ. ചക്രവർത്തി, ഓഫീസർ ഓൺ സ്പെഷ്യൽ ഡ്യൂട്ടി മിനിസ്ട്രി ഓഫ് അർബൻ ഡവലപ്മെന്റ്, ഗവൺമെന്റ് ഓഫ് ഇന്ത്യ.

3. ഡോ. കുഞ്ചെറിയ പി. ഐസക്, അഡി. പ്രൊഫസർ, ഗവ. എൻജി. കോളേജ്, തിരുവനന്തപുരം.

4. ശ്രീ. എസ്. രാമനാഥ്, മാനേജർ, ടെക്നിക്കൽ, കിൻഫ്ര.

5. ശ്രീ. പി.ഡി. ഹരികേഷ്, അസി. മാനേജർ, കിൻഫ്ര.

ഇതുസംബന്ധമായി ലഭിച്ച 10 ടെക്നിക്കൽ പ്രൊപ്പോസലുകളും കമ്മിറ്റി പരിശോധിച്ച് അനുബന്ധം (ഡി) ആയി കൊടുത്തിട്ടുള്ള മാർക്കുകൾ നൽകുകയുണ്ടായി.

(ഐ) വകപ്പുമന്ത്രിയുടെ ഉത്തരവനുസരിച്ച് ചുവടെ ചേർക്കുന്നവരെ ഉൾപ്പെടുത്തി ബിഡ് ഇവാലുവേഷൻ കമ്മിറ്റി രൂപീകരിച്ചിരുന്നു.

സെക്രട്ടറി	-	എക്സ്പെൻഡിച്ചർ
സെക്രട്ടറി	-	ഫിനാൻസ് റിസോഴ്സ്
സെക്രട്ടറി	-	തദ്ദേശ ഭരണ വകുപ്പ്
സെക്രട്ടറി/അഡി. സെക്രട്ടറി	-	നിയമവകുപ്പ്, മിനിസ്ട്രി ഓഫ് അർബൻ ഡവലപ്മെന്റിന്റെ പ്രതിനിധി
സെക്രട്ടറി	-	ട്രാൻസ്പോർട്ട്
മാനേജർ/ടെക്നിക്കൽ	-	കിൻഫ്ര
അസി. മാനേജർ	-	കിൻഫ്ര

ടെക്നിക്കൽ ഇവാലുവേഷനിൽ മുൻപന്തിയിലെത്തുകയും ഫിനാൻഷ്യൽ ബിഡ്ഡിംഗിൽ ഏറ്റവും കുറഞ്ഞ തുക രേഖപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്ത സ്ഥാപനവുമായി ചർച്ചചെയ്ത് വീണ്ടും തുക കുറച്ചെടുക്കാൻ കമ്മിറ്റി ഏകകണ്ഠമായി ശുപാർശ ചെയ്തു.

(ജെ) ഉണ്ട്. തിരുവനന്തപുരം നഗരസഭയെ പ്രതിനിധീകരിച്ച് ബഹു. നഗരപിതാവും ട്രിഡയെ പ്രതിനിധാനം ചെയ്തുകൊണ്ട് ചെയർമാനും സംബന്ധിച്ച യോഗത്തിൽ നെയ്യാറ്റിൻകര, നെടുമങ്ങാട്, ആറ്റിങ്ങൽ എന്നീ മുനിസിപ്പാലിറ്റികളുടെ പ്രതിനിധികളും സംബന്ധിച്ചിരുന്നു.

(കെ) ഉണ്ട്. 7.2.2000-ന് കേന്ദ്ര സർക്കാർ അംഗീകാരം അറിയിക്കുകയുണ്ടായി. 55 ലക്ഷം രൂപയാണ് പഠനച്ചെലവ്. കോമ്പറ്റിറ്റീവ് ടെക്നോ എക്കണോമിക് ബിഡ്ഡിംഗിലൂടെയല്ല ഏജൻസിയെ തെരഞ്ഞെടുത്തത്.

---

† അനുബന്ധം - XII

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(എൽ) സാമ്പത്തിക സഹായം ലഭിച്ചിട്ടില്ല. മൊത്തം ചെലവിന്റെ 40% കേന്ദ്ര സർക്കാർ വഹിക്കാമെന്നറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ പഠനങ്ങളെ സംബന്ധിച്ച് കേന്ദ്ര സർക്കാർ നിഷ്കർഷിച്ച നിബന്ധനകൾ ഉൾക്കൊള്ളുന്ന കത്ത് അനുബന്ധം (ഇ) ആയി ചേർത്തിട്ടുണ്ട്.†

(എം) കൊച്ചിയിലെ പഠനം 1998 ഏപ്രിൽ മുതൽ പരിഗണനയിലാണ്. എഗ്രിമെന്റ് വയ്ക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുവരുന്നു.

കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബസ്സുകൾ

89 (193)ശ്രീ. പി. വിശ്വൻ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് വനവും ഗതാഗതവും വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ:

(എ) നിത്യവും സർവ്വീസ് നടത്തുന്ന എത്ര ബസ്സുകൾ കെ.എസ്. ആർ.ടി.സി.ക്ക് ഉണ്ടെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ;

(ബി) എത്ര ബസ്സുകളാണ് സർവ്വീസ് നടത്താൻ കഴിയാതെ വർക്കുഷോപ്പിൽ ഉള്ളത്;

(സി) ബസ്സുകളില്ലാത്തതുകൊണ്ട് എത്ര റൂട്ടുകളിലാണ് കെ.എസ്. ആർ.ടി.സി. സർവ്വീസ് നിർത്തിവച്ചിട്ടുള്ളത്;

(ഡി) ആവശ്യത്തിന് ബസ്സുകളിറക്കാൻ എന്തെല്ലാം പദ്ധതികളാണ് സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ?

ഉത്തരം

(എ) ശരാശരി 3200 ബസ്സുകൾ നിത്യവും സർവ്വീസ് നടത്തുന്നു.

(ബി) കേരളത്തിലെ അങ്ങോളമിങ്ങോളമുള്ള വർക്കുഷോപ്പുകളിലായി സ്പെയർ പാർട്ടിന്റെ അഭാവത്തിൽ 125 ബസ്സുകൾ നിർത്തിയിരിക്കുന്നു. കൂടാതെ മറ്റ് അറ്റകുറ്റപ്പണികൾക്കായി 340-ഓളം ബസ്സുകൾ വർക്കുഷോപ്പുകളിൽ പിടിച്ചിട്ടുണ്ട്.

(സി) ബസ്സുകളുടെ ദൗർലഭ്യംമൂലം വരുമാനം തീരെകുറഞ്ഞ ചില സർവ്വീസുകൾ ചില ദിവസങ്ങളിൽ ഓടിക്കാറില്ലന്നേയുള്ളൂ. ബസ്സുകളുടെ ലഭ്യതയനുസരിച്ച് പരമാവധി സർവ്വീസുകൾ ഓടിക്കുന്നുണ്ട്.

(ഡി) 'ഹഡ്കോ' ജില്ലാ സഹകരണ ബാങ്കുകൾ എന്നീ ധനകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങളിൽനിന്നും ലഭ്യമാകുന്ന വായ്പ ഉപയോഗിച്ച് 1500 ബസ്സുകൾ 2000 വർഷം നിരത്തിലിറക്കുവാൻ ഉദ്ദേശിക്കുന്നു. ഇതിനകം തന്നെ സർക്കാർ ഗ്യാരന്റിക്കു വിധേയമായി ഹഡ്കോയിൽനിന്നും 100 കോടി രൂപ അനുവദിച്ചു കഴിഞ്ഞു. പാലക്കാട് ജില്ലാ സഹകരണ ബാങ്കിൽനിന്നും അനുവദിച്ച രണ്ടു കോടി 87 ലക്ഷം രൂപ ഉപയോഗിച്ച് 30 പുതിയ ബസ്സുകൾ നിരത്തിലിറക്കി. മറ്റു ജില്ലാ സഹകരണ ബാങ്കുകളിൽനിന്നും വായ്പയെടുക്കുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ പൂർത്തിയായിവരുന്നു.

† അനുബന്ധം - XII

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly